Comisión de
Legislación del Trabajo
S/C

Versión Taquigráfica N° 2280 de 2014

SINDICATO DE LA EMPRESA TAYM S.A.
ver exposición

SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES (SUNTMA)
ver exposición

ASOCIACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE CARGA FORESTAL (ATCF)
ver exposición

ASOCIACIÓN NACIONAL DE FUNCIONARIOS DE CASINOS DEL ESTADO (ANFUCE)
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de diciembre de 2014

(Sin corregir)

PRESIDE: Señores Representantes Pablo D. Abdala, Presidente y Martín Tierno, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes Fernando Amado y Luis Puig.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Oscar Groba y Roque F. Ramos Espíndola.

INVITADOS: Por el Sindicato de la empresa Taym S.A., señoras y señores Claudia Álvarez, Alejandra Amarillo, Carlos Da Silva, Mauro Chiozzone y María Umpiérrez.

Por el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), señoras y señores José Franco, Ana Pareja, Jimena Peralta, Miguel Rodríguez, Carlos Vega y José Umpiérrez.

Por la Asociación de Transportistas de Carga Forestal (ATCF), señor Carlos Brioso, doctor Marcelo Schupp y contador Sergio Blanco.

Por la Asociación Nacional de Funcionarios de Casinos del Estado (ANFUCE), señores Ruben Canzani, Luis Garategui y Jorge Pérez.

SEÑOR PRESIDENTE (Abdala).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación de trabajadores de la empresa Taym -compañeros de tareas en la sede del Poder Legislativo-, integrada por las señoras Claudia Álvarez, Alejandra Amarillo y María Umpiérrez, y por los señores Carlos Da Silva y Mauro Chiozzone.

Con mucho gusto, escucharemos los planteamientos que les preocupan e inquietan.

SEÑOR CHIOZZONE.- Queremos relatarles una serie de conflictos que estamos teniendo relacionados con las normas de convivencia.

En primer lugar, queremos dar a conocer un problema con relación al pago de sueldos. La empresa abona los sueldos y los adelantos los días viernes, a través de cheques bancarios, pero muchas veces, se paga fuera de horario y, en ocasiones, los cheques son rebotados por problemas con las firmas, lo que hace que los compañeros queden sin cobrar su salario hasta el siguiente lunes.

En segundo término, me quiero referir a los montos de adelantos. Cobramos $ 1.600 por concepto de adelanto, debiendo corresponder a cinco jornales trabajados, pero al valor jornal $ 616, corresponderían $ 3.080.

En tercer lugar, queremos dar a conocer lo siguiente. El presentismo, que equivale al 20% de nuestro sueldo y se abona a través de tiques de alimentación, se pierde en su totalidad por llegar tarde, retirarse anticipadamente o por certificación médica, no siendo prorrateado por el tiempo realmente trabajado. Quiere decir que si un compañero se siente mal o tiene que salir una hora antes del trabajo, pierde el presentismo.

SEÑORA AMARILLO.- También tenemos problemas con los días concedidos para la realización de PAP y de mamografía. La empresa no lee lo resuelto en los Consejos de Salarios. Tenemos derecho, por ley, a licencia por un día para la realización de la mamografía y, por convenio, a licencia por un día para la realización del PAP. La empresa nos da solo un día de licencia; si faltamos dos días por esos conceptos, nos descuenta un día, no dando lugar a ningún reclamo.

Otro problema que tenemos tiene que ver con los uniformes. Recibimos un uniforme que consta de pantalón, casaca larga y zapatos; en enero, cuando ingresamos, nos dieron un uniforme de manga larga. Precisamente hoy nos entregaron nuevamente el uniforme, que sería de verano, pero también es de manga larga. Trajimos uno para que lo vieran. Pedimos a la empresa que si no podía cambiar la tela, por lo menos solucionara el largo de las mangas y nos entregara uniformes de manga corta, porque la gente realmente se siente mal, se descompone y se debe retirar, ya que sufre por el calor.

También pedimos fajas, porque algunos compañeros realizan la tarea de peón especializado y deben trasladar muebles, los que están en la biblioteca deben mover libros y demás. Se pidió a la empresa que dieran fajas a los compañeros, pero todavía no han llegado.

Asimismo, solicitamos una cartelera sindical. Queremos pedir a la empresa que nos dé posibilidad de mandar un pedido a la Comisión Administrativa para solicitar la colocación de una cartelera sindical, ya que no tenemos ningún lugar asignado para poner una; por ahora, no tenemos cartelera sindical.

SEÑOR DA SILVA.- Me toca hacer mención sobre lo peor: la represión sindical.

Muchos de los compañeros, por miedo a perder el presentismo o a la represión, se dejan manosear por los mandos medios, que en varias ocasiones les dan órdenes a los gritos. Por ejemplo, solo diez compañeros fuimos a la movilización que promovió el PIT- CNT, porque la empresa comunicó que si nos adheríamos al

paro que promovía el PIT- CNT, perderíamos el presentismo. Eso habla de que la empresa está violando la ley.

También notamos falta de comunicación y de equidad. En reiteradas oportunidades, bajo la misma situación o circunstancia, la empresa toma decisiones que no son equitativas: sanciones o suspensiones ante las llegadas tarde, etcétera. Pedimos igual sanción para la misma falta. Los que estamos agremiados sufrimos esa falta de equidad.

En varias ocasiones, los compañeros han sufrido maltrato verbal, persecución laboral y acoso por parte de los encargos y de los mandos medios. Por ejemplo, en una ocasión fui a ofrecer garantías, como delegado, a un compañero ante un interrogatorio de la supervisora, pero ella me sacó a gritos y a empujones de la oficina, sin reconocer mi calidad de delegado. Eso es represión sindical.

Por otra parte, hace poco, suspendieron a una compañera por seis días, porque cuando estaba en un baño, la supervisora revisó su bolsa personal -que se encontraba con las pertenencias que había dejado fuera- y aduciendo que contenía bolsas de basura, la suspendieron. Establecieron como causa para la suspensión: "No cumplir con las tareas asignadas y guardarse material de trabajo". Eso es represión sindical. Ahora, la cambiaron del piso que tenía asignado y la tienen para arriba y para abajo, haciendo tareas que no estaba realizando antes.

Asimismo, por ejemplo en la tarde de ayer supimos que hay compañeros que tienen asignados dos pisos para atender solos. Esto es recarga de trabajo.

En cuanto a los materiales que se nos ofrecen para trabajar, podemos decir que hay compañeros que tienen que lustrar bronce solo con una tapita de producto y no pueden pedir más. Además, los guantes se desgastan y no se puede pedir otro par hasta fin de mes. No tenemos derecho porque nos suspenden y si no firmamos no entramos.

Esto es lo que vivimos nosotros acá, en el Palacio Legislativo.

SEÑOR CHIOZZONE.- Quiero resaltar el hecho de que la mayoría de los compañeros somos amenazados porque tenemos contratos a términos. Nosotros trabajábamos para la empresa anterior y la nueva empresa nos dio un contrato por un año. Entonces, nos amenazan con que si nos agremiamos no nos van a renovar los contratos y nos vamos a quedar sin trabajo.

SEÑOR DA SILVA.- El mecanismo de la empresa ha sido tomar a los mandos medios que trabajaban en la empresa anterior, que fueron denunciados por maltrato, persecución, etcétera. Es decir que lo mismo que está sucediendo ahora fue lo que sufrimos el año pasado.

Estos mandos medios en octubre del año pasado dejaron de trabajar acá por decisión de la empresa anterior ya que fueron despedidos a raíz de las denuncias. Sin embargo, actualmente la empresa Taym los volvió a tomar y a poner en el lugar en el que estaban antes. Es decir que nos están dando más represión.

SEÑOR PUIG.- Saludo a la delegación de trabajadores de la empresa Taym que realiza tareas en el edificio del Poder Legislativo.

Esto convencido de que el respeto por las condiciones de trabajo, las leyes, la libertad sindical y la dignidad de los trabajadores debe cumplirse en todo el país y en cualquier lugar. No obstante, no cabe duda de que la práctica que se realiza por parte de esta empresa en el local del Poder Legislativo es algo emblemático, porque se desconocen las leyes en el lugar donde se aprueban. Además, se desconocen derechos elementales de los trabajadores, se los reprime, se los destrata y se genera una situación de presión y amenaza para que no lleven a cabo medidas del PIT- CNT al que está afiliado su sindicato.

Realmente, esta situación es muy preocupante porque también sucede en distintas empresas que tercerizan o cuarterizan actividades en el rubro privado y en el Estado. En este caso, la empresa contrata con varias áreas del Estado y son muy variadas las actividades que tiene. Hace un tiempo realizamos un planteamiento en la Intendencia de Montevideo en relación a la poda de árboles y a las condiciones de trabajo, y nos encontramos con que estaba esta empresa. Además, realizan tareas en Ancap y en otros organismos del Estado.

Esta situación es muy grave. Es tan grave que vamos a pedir la participación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social y vamos a solicitar que se envíe la versión taquigráfica a esos organismos. Al mismo tiempo, solicitamos convocar a la Comisión Administrativa del Poder Legislativo porque consideramos que los mecanismos que utiliza la empresa en cuanto al salario de los trabajadores, las amenazas, la represión sindical, el destrato y todas las perlas que se detallaron, son inaceptables. Al mismo tiempo, se convierte en una especie de llamamiento a tomar ejemplo. Si acá no se respetan los más elementales derechos de los trabajadores, cualquier empresario en cualquier lugar del país puede pensar: "Si es tan fácil violar los derechos de los trabajadores en el Poder Legislativo, ¡qué será en otros lugares!". La gravedad de esta situación amerita que difundamos la versión taquigráfica, que de por sí son públicas. Estas cosas tienen que conocerse; hay que desmoralizar las prácticas de desconocimiento de los derechos de los trabajadores.

A su vez, seguramente haya quien se pregunte: "¿Qué se está haciendo en el Poder Legislativo para resolver esto?". Hace mucho tiempo que pensamos que debería crearse un registro de empresas que incumplen con los derechos de los trabajadores, que incumplen con la salud laboral, que incumplen con las condiciones de trabajo, para que, comprobada la situación, no puedan volver a licitar con el Estado. Nos parece que esta es una materia pendiente en nuestro país, porque estas empresas van rotando de un lado al otro, ganando licitaciones y desconociendo los derechos de los trabajadores. Además, muchas veces las licitaciones se ganan con la variable del ajuste del salario: "Cotizo menos en función de pagar menos salario". Esa es la variante. Hace mucho tiempo que decimos que la variable de ajuste no puede ser el salario ni las condiciones de trabajo; lo dijimos en la década del noventa y lo seguimos diciendo ahora, aun reconociendo los enormes avances que ha habido en estos años en materia de legislación del trabajo y de aplicación y sabiendo que hay muchas empresas que todavía incumplen. Que haya empresas que incumplan la ley y para colmo lo hagan en el recinto donde esta se elabora, es muy grave.

Por lo tanto, solicitaremos que se convoque a la Comisión Administrativa y que se remitan las versiones taquigráficas al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y a la Inspección General del Trabajo y la Seguridad Social. También solicitaremos que las versiones taquigráficas se remitan a SUEL, a Fuecys y al PIT- CNT; imagino que la preocupación de los compañeros dirigentes será muy grande y que querrán plantear aquí que el movimiento sindical no aceptará este tipo de destrato a los trabajadores.

Pensamos que hay que hacer un planteo muy claro sobre esto en el Poder Legislativo y en general en el Estado. No en vano los trabajadores tercerizados del país se vienen organizando, reclamando sus derechos, reivindicando que a igual salario igual remuneración y condiciones de trabajo dignas.

Califico a este hecho concreto como sumamente grave y espero que podamos citar a una nueva reunión de la Comisión de Legislación del Trabajo a la brevedad, para recibir a los integrantes de la Comisión Administrativa del Palacio Legislativo a fin de recabar todos los elementos del caso.

Con la empresa anterior recibimos denuncias muy fuertes, muy graves, que trasladamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y a la Comisión Administrativa. Como un elemento sobresaliente de esa situación recuerdo que cuando concurrieron los directivos de la empresa, su titular dijo textualmente: "Con nuestros subordinados". Tuvimos que aclararle que esto no era un cuartel, que acá había trabajadores con derechos. Deberemos aclarárselo también a esta empresa.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente la Comisión proceda en el sentido propuesto por el señor Diputado Puig. Entiendo que habría que agregar la convocatoria a la propia empresa, lo que es de orden, es la práctica habitual de la Comisión y parece necesario a los efectos del desarrollo del trabajo de investigación y de profundización de los hechos que debemos realizar frente a denuncias de esta gravedad, no solo desde la perspectiva del derecho a defenderse que tiene todo el mundo, sino desde la perspectiva de que ante hechos graves, los responsables deben concurrir a hacerse cargo de ellos.

SEÑOR TIERNO.- Coincidimos con lo planteado por los compañeros legisladores. Los trabajadores mandaron una plataforma reivindicativa en la que denuncian hechos graves y ahora en la Comisión hacen denuncias aún más graves. Nos llama la atención que empresas que están trabajando en el Poder Legislativo no tengan en cuenta los Consejos de Salarios, las condiciones de trabajo laudadas en el

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en forma tripartita o bipartita ni las leyes laborales que se votaron en esta Casa, como dijo el señor Diputado Puig. Lamentablemente, no es la primera empresa que en esta Casa viola convenios colectivos y no cumple con las condiciones de trabajo ni con los laudos. Ha habido otras empresas en diferentes rubros que también han ido por ese camino. Pensábamos que con el cambio de empresas en algunas actividades esto se iba a solucionar pero, lamentablemente, por lo que están denunciando, esto no fue así. Coincidimos en que hay responsabilidades de la Comisión porque tiene que controlar que estas cosas no sucedan, y de la empresa, ¡ni qué hablar! También nosotros -esto lo digo a título personal, sin involucrar a ningún compañero legislador- a veces estamos omisos porque nos pasan las cosas por delante de nuestras narices y no las vemos por la actividad que tenemos. Tendríamos que estar un poco más atentos o con los oídos más abiertos para conocer mucho más profundamente la situación y mucho más rápido para que no siga retroalimentándose.

Muchas gracias.

SEÑOR GROBA.- Comparto lo que el señor Presidente y los compañeros plantearon. El señor Diputado Puig decía que la gente se podía preguntar qué hacemos los legisladores ante estas situaciones. Hemos hecho algunas cosas en función del tipo de denuncia que acaban de hacer. La ley de presentismo es una primera parte; aprovecho a anunciar que voy a presentar la segunda parte. Cuando presenté el proyecto aquí dije que no estaba de acuerdo con el presentismo porque ir a trabajar todos los días es una actitud que el trabajador debe tener de forma natural. Además, la ley de presentismo demuestra que los empresarios pueden pagar más salario.

Sin embargo, como decían los legisladores que me precedieron en el uso de la palabra, en función de los datos de la realidad, se empezaron a hacer acuerdos sobre presentismo. Allí surgieron varios temas. El primero es la violación al fuero sindical porque una hora de asamblea en un taller, una fábrica o una dependencia significaba perder todo el presentismo. Nosotros trabajamos en esa ley, y traje una copia de ella para entregar a los trabajadores; lo mismo haré cuando concurran los responsables de la empresa porque seguramente sus asesores no la hayan tenido en cuenta o no sepan que la están violando.

En uno de los puntos de la plataforma reivindicativa de los compañeros, cuando se habla de represión sindical, independientemente de todo lo que señaló el delegado sindical, se expresa que para la movilización y paro general promovido por el PIT- CNT, la empresa, a través de los mandos medios, les comunicó que, de adherirse, perderían el presentismo en su totalidad. Esto no se puede hacer, porque el descuento es proporcional. Precisamente, en función de tantas denuncias, los legisladores redactamos una ley, que fue votada por ambas Cámaras. Si algún trabajador adhiere a alguna medida sindical, corresponde que cobre el presentismo del resto de ese mes. En ese sentido, los Diputados nos preocupamos por los asuntos que traen los empresarios, los trabajadores y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en función de promover relaciones laborales permanentes y duraderas, lo que creo no sucede en esta empresa debido a los antecedentes que mencionaban los Diputados preopinantes. La ley mencionada va a ser de utilidad para los trabajadores para que puedan hacer las reclamaciones que correspondan con la garantía de esta Comisión de Legislación del Trabajo y, seguramente, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Cuando comparezcan los distintos actores, como decía el señor Diputado Puig, haremos lo mismo respecto a este tema puntual, porque ya que se ha legislado al respecto y hay que respetarlo.

SEÑOR DA SILVA.- Con los compañeros que están aquí presentes concurrimos a Fueci a hacer el curso de formación sindical. La compañera que se encuentra a mi derecha trabaja de 9 a 17 horas y los demás de 14 a 22. El curso se realizaba de 14 a 17 horas y la empresa les retiró el presentismo; por esas cuatro horas de curso, este mes no lo cobraron.

SEÑOR PUIG.- ¿Cuál es el valor hora promedio de un trabajador de limpieza de la empresa Taym en el Poder Legislativo?

SEÑOR DA SILVA.- El valor es de $ 77 en el Poder Legislativo. Por Consejo de Salarios la hora del limpiador es de $ 67. Acá se nos da un complemento, una hora mejorada, más el presentismo, que es necesario. Pero la empresa juega con el presentismo.

SEÑOR PUIG.- Quería que quedara constancia de esto porque seguramente la Comisión Administrativa nos informará en algún momento cuál es la erogación que tiene el Poder Legislativo con esta empresa. Imagino que se hará un prorrateo entre la cantidad de trabajadores. Quería tener un estimativo a fin de saber cuánto queda en poder de la empresa y cuánto va a los trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con el antecedente legal o legislativo que mencionaba el señor Diputado Groba, que sin duda es de enorme relevancia, la Comisión desarrollará la agenda que aquí quedó planteada por el señor Diputado Puig -con la sugerencia que formulamos desde la Mesa- a los efectos de convocar a la propia empresa y a los actores que tienen competencia en este asunto. Lo haremos con la mayor celeridad posible y los mantendremos informados.

(Se retira de Sala la delegación de trabajadores de la empresa Taym).

(Ingresa a Sala una delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines)

——La Comisión de Legislación del Trabajo recibe una vez más al Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, SUNTMA. La delegación está integrada por las señoras Ana Pareja y Jimena Peralta y los señores José Franco, Miguel Rodríguez, Carlos Vega y José Umpiérrez. Es un gusto recibirlos respondiendo a su solicitud. Son viejos conocidos de esta Casa y de esta Comisión en particular.

SEÑOR FRANCO.- No solamente somos viejos conocidos, también nuestra problemática ha sido planteada y tratada en este ámbito. Pensamos que la preocupación que hemos tenido sobre el destino del sector se ha ido agudizando, y las causas que influyen en esa agudización de la crisis del sector pesquero siguen estando ahí. Es más, también se han dimensionado. Es decir que hay otros factores que influyen en la crisis del sector, y no solamente están afectando al sector pesquero sino a todo el sector marítimo, portuario, sobre todo el sector mercante y marítimo a nivel nacional. Pensamos que es hora de que esto se tome en cuenta y no tenemos otra que apelar al Parlamento para que tome medidas en este sentido, ya que algunas son legislativas.

Hemos dicho muchas veces que la crisis del sector tiene varios componentes. Uno es el que tiene que ver con los mercados. La crisis general, sobre todo en Europa, provocó la caída de la demanda en Europa y África; algunos mercados que eran tradicionales del Uruguay cayeron drásticamente y eso determinó que no pudiéramos colocar nuestra mercadería.

Pido disculpas al señor Presidente por ser tan esquemático, pero quiero señalar algunos de los ítems que componen esta situación.

Uno de ellos tiene que ver con el detraimiento de los mercados y con la competencia desleal que sufrieron algunos de nuestros productos en ciertos mercados. Por ejemplo, la entrada en Europa del pangasius empanado -es decir, con un valor agregado- que, además, se comercializa a un tercio del valor de nuestros productos, determinó la crisis de una empresa como Fripur, que hoy trabaja con menos de la mitad del personal.

También podría hacer referencia a la actividad "offshore" de los barcos que hacen la prospección de hidrocarburo, lo que, debido al método que se utiliza, afecta toda la cadena trófica. Todo esto lo hemos demostrado, inclusive, recurriendo a las experiencias de otros países; en Ecuador, por ejemplo, hasta se llegó a suspender la prospección debido a que los pescadores artesanales estaban en cero con la explotación de los recursos.

Por otra parte, el dragado y el vertido en la bahía de los productos de la regasificadora también nos afectan. En realidad, lo que sucede es que se extrae barro contaminado -para decirlo en criollo- y se vierte en lugares en los que tradicionalmente se hacía pesca artesanal e, inclusive, pesca industrial de costa, que tenía como especie objetivo la corvina. Además, se extrae arena del banco de arquímedes para rellenar la escollera y la obra de infraestructura de Gas Sayago. Por supuesto, todo eso generó que se modificara el hábitat de la corvina, lo que provocó que los ejemplares emigraran y huyeran de la zona. En síntesis, todo esto ha provocado que no se pueda llevar a cabo la captura de este producto.

Además, en una zona en la que no era habitual cada día hay más de doscientos barcos mercantes fondeados que esperan ser llamados a los puertos argentinos, a los puertos del Río Paraná y algunos puertos uruguayos. Por supuesto, ello genera una zona de exclusión de alrededor de ciento setenta millas, en la que no se puede trabajar, ya que si se intenta hacerlo se corre el riesgo de romper las artes de pesca debido a que son artes de arrastre. De todos modos, si alguna pareja pudiera trabajar -allí se laborea en la modalidad de pareja- lo que podría subir a bordo sería basura, es decir, restos de cañería y tuberías, tambores de aceite -que son agujereados para que queden en el fondo- latas de pintura y plástico. Asimismo, debemos tener en cuenta la polución sonora que generan más de doscientos barcos que tienen sus auxiliares encendidos día y noche, además de los vertidos de sentina que se realizan en la zona; todo esto, en el mejor de los casos, produce la huida de los recursos, pero insisto en que el lugar se transforma en una zona de exclusión en la que no se puede trabajar.

Por otro lado, tenemos el problema del tendido de los cables de la fibra óptica, que también transforma el lugar en una zona de exclusión, ya que donde se realiza el tendido no se puede trabajar.

Por supuesto, como intergremial marítima realizamos gestiones ante las autoridades y podemos decir que se instaló el Consejo Sectorial Pesquero, en donde se planteó esta problemática, pero vemos con bastante desesperación o frustración que ese organismo, en el que teníamos cifradas grandes expectativas -pese a que allí participan los distintos Ministerios vinculados a la producción-, no actúa con un carácter resolutivo o ejecutivo, como debería ser.

Como dije, hicimos gestiones ante el Ministerio de Defensa Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval y acordamos cambiar las zonas de fondeo, pero eso es solo un paliativo, ya que no resuelve el problema de fondo.

Por otra parte, voy a referirme al "offshore" y al dragado, porque se ha generado una situación en función de la que hemos hecho gestiones ante esta Comisión y logramos que se modificara la Ley Nº 19.078, para que los barcos que operen en nuestras aguas pero mantengan su bandera de origen preceptivamente tengan el 90% de tripulación uruguaya. Eso es lo que establecen las leyes del Uruguay, pero por distintas argucias jurídicas no se cumple. Lo denunciamos ante esta Comisión; figura en las versiones taquigráficas correspondientes. Y aclaro que cada puesto de trabajo que pretendemos lograr a bordo implica una pelea a brazo partido.

¿Cuál es la realidad? Que los marinos estamos sentados en el muelle y vemos que dragas extranjeras operan en nuestra bahía y en nuestras zonas y que hay barcos haciendo prospección, pero no llevan ni un solo tripulante uruguayo. ¿Por qué digo esto? Porque nuestra realidad ahora es diferente: en todo el sector pesquero hay una situación de crisis. Pero insistimos en que no estamos en desacuerdo con estos megaproyectos; es más: los apoyamos. Reitero: estamos de acuerdo con estos megaproyectos porque, en perspectiva, son de gran beneficio para el país. Fíjense que se trata de que podamos diversificar la matriz energética a través del gas y el petróleo. ¡Por supuesto que estamos de acuerdo con eso! Pero entendemos que hay que capacitar a los uruguayos, y desde el muelle no lo vamos a hacer; si no estamos a bordo de los barcos, no lo vamos a hacer. Y es posible subir a los barcos si se revisan las argucias jurídicas y se legisla para evitarlas.

¿Cuál es la situación de todo el sector? En el memorándum que hicimos llegar a los señores Diputados explicamos que los barcos trabajan en la pesca con menos del 50% de su producción. En esto estamos de acuerdo tirios y troyanos, trabajadores y empresas. Incluso estamos asistiendo a algunas empresas que no quieren sacar los barcos porque no hay pescado, así de simple. Si nosotros pescamos, ganamos; si no, no ganamos nada.

Esta situación afecta a unos ocho mil trabajadores. En las plantas procesadoras de pescado la mayoría son trabajadoras, jefas de familia que, en el mejor de los casos, hacen tres o cuatro jornales por quincena, porque no tienen materia prima. Hay que encontrar una solución parlamentaria que permita establecer una compensación para los trabajadores que se vean afectados por esta situación. Y reitero que siempre hemos insistido en que en el ámbito del Consejo Sectorial pesquero debe estar representado el Parlamento, porque algunas soluciones tienen que ser parlamentarias. Repito que buscamos una compensación para los trabajadores y las trabajadoras de las plantas procesadoras de pescado y también para los trabajadores del mercado, cuya economía está siendo golpeada por la pérdida de salarios.

SEÑOR RODRÍGUEZ.- No queda mucho para agregar, pero quisiera aclarar algunas cuestiones.

Se habla de las prospecciones sísmicas, del dragado y del cableado, que a veces no nos permite trabajar. La cuestión es que la Prefectura Nacional Naval, que es la que nos controla, nos ha llamado varias veces la atención mientras estábamos operando, y quiero aclarar que en una zona común de pesca, de aguas compartidas con Argentina en función del Tratado, a los únicos que se controla es a los uruguayos. ¿Ese cableado que ya está tendido y el que está por ser colocado tiene que ser cuidado solo por los uruguayos? Creo que no; es una zona que compartimos con Argentina y los dos países tienen permitido pescar. Entonces, el cuidado de los cables debe estar a cargo de los dos países; no puede ser que solo los uruguayos estemos bajo vigilancia.

Quería aclarar esto porque me parece importante que se tenga en cuenta. Ya se lo hemos planteado a la Prefectura Nacional Naval y, según nos dijeron, están tratando de ponerse en contacto con las autoridades argentinas. Pero hasta el momento los únicos que nos vemos perjudicados somos nosotros; los barcos argentinos operan normalmente, sin ningún problema.

SEÑOR VEGA.- Voy a complementar algunas informaciones brindadas por mis compañeros.

Por diferentes razones, la situación actual del sector es sinceramente crítica. Lo digo, incluso, por el gran tema de los lobos, que los compañeros se olvidaron de mencionar.

Sé que las cosas del Palacio van despacio, pero hay cuestiones que se pueden ir solucionando. Como dijeron los compañeros, en cualquier parte del mundo, antes de realizar investigaciones y prospecciones, se analiza a quiénes se va a afectar, para prever las indemnizaciones correspondientes. No es un invento del sindicato ni del Uruguay. Son cosas que se hacen porque la investigación en materia de hidrocarburos se hace en nuestro país y en otras partes del mundo; inclusive, pronto se van a realizar en Cabo San Antonio, en Argentina.

Vinimos a esta Comisión porque creemos que hay que sensibilizarse con los compañeros de planta. Para que tengan una idea les podemos decir que, en las últimas mareas, en once días, los compañeros consiguieron traer setecientas cajas, por lo que cobraron $ 5.000. Hagan la cuenta para saber cuánto cobraron por día; tengan en cuenta que, si dividen lo que ganaron en tres jornadas, creo que el resultado ronda los $ 140. Esa es la situación del trabajador embarcado. Nuestra reivindicación es tener, por lo menos, veinte días asegurados para las compañeras de la planta, porque acá hay una situación de mercado de otras especies que hoy no solo perjudican a Uruguay, sino a todo el mundo, porque los costos son completamente diferentes a los de la región. En definitiva, Brasil y Argentina tienen el mismo problema con su materia prima ya que es imposible competir con el Pangasius. Para que tengan una idea, el filete que procesaba Fripur con todos los chiches de decoración -cejitas y labios pintados- estaba en US$ 6.600 y actualmente el Pangasius ingresa a esos mercados a US$ 3.300. Reitero que es imposible competir y que la situación del sector es de crisis

Nosotros hemos tratado de hablar sobre esto, y en tal sentido intercambiamos ideas con el entonces Ministro interino, de Trabajo y Seguridad Social, Nelson Loustaunau, no para contar con un seguro parcial, que no es el adecuado, sino un seguro especial para este momento, también especial, que está pasando el sector. Por supuesto, eso depende del Poder Ejecutivo, pero también del Poder Legislativo.

Hoy Fripur se encuentra ante una situación puntual, grave, en la que sus trabajadoras, aparentemente, el día 20 estarían cobrando su aguinaldo, pero las liquidaciones de los trabajadores que renunciaron hace más de tres meses aún está en veremos.

En cuanto a la licencia de las compañeras, ¿por qué están preocupadas? Porque este cobro lo destinarán a tapar todos los agujeros que tienen. Esa es la situación en que hoy se encuentra el sector.

Esta delegación del Suntma hoy vino acompañado por la Intergremial Marítima. Por razones de agenda, los compañeros del Centro de Maquinistas no pudieron concurrir, pero sí lo puedo hacer el compañero Miguel Rodríguez, perteneciente a Sudeppu, Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay.

Nosotros pedimos que la Comisión de Legislación del Trabajo tome este tema, porque la situación es crítica y hay diez barcos parados porque los empresarios no pueden sacarlos pues trabajarían a pérdida.

Asimismo, tenemos problemas con plantas que las que nunca los tuvimos. Industrial Serrana tiene una situación parecida a la de Fripur, porque también está limitada en el pago de los haberes a sus trabajadores. Si Fripur, que está dentro de Montevideo, es un punto estratégico y brinda trabajo, tiene problemas, imagínense qué puede ser para Industrial Serrana, que está en Solís de Mataojo y que un pueblito que depende del frigorífico y de la planta procesadora de pescado.

Esta es la preocupación que queremos trasmitir. Aunque sabemos que en el momento en que estamos es algo difícil, les pedimos a los señores legisladores ver si entre todos podemos buscar alguna solución a sectores que la están necesitando en forma urgente.

SEÑOR PUIG.- Saludo a los compañeros del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines y de la Intergremial Marítima.

Como decía el señor Franco, este no es un tema nuevo para la Comisión, el Parlamento ni el Poder Ejecutivo.

Hay un aspecto que me parece imprescindible señalar: en forma permanente las delegaciones de trabajadores, los sindicatos que participan de la Intergremial Marítima no solo han hecho solo diagnósticos, sino también han aportado planteos, estudios, conocimientos y saber obrero para poder descifrar y encarar la situación de la industria pesquera.

Se han planteado varias cosas. En primer lugar, aspectos que tienen que ver con la realidad de crisis actual, los precios internacionales, la aparición del Pangasius en el mercado internacional, la crisis económica en Europa y las dificultades operativas a partir de determinados megaproyectos que se vienen aplicando. Creo que lo han hecho con la ponderación y la claridad suficientes como para decir que no están en contra de dichos proyectos sino que les parece una apuesta fundamental al desarrollo del país, pero que quieren que se atienda su realidad.

Los trabajadores han insistido en que se conozca la situación del trabajador embarcado. Esto implica mermas en las tareas concretas y en el salario. Acá se hizo referencia a once días de trabajo en el mar y a $ 5.000 de retribución. Al mismo tiempo, se señalan las enormes dificultades que están sufriendo las plantas procesadoras de pescado en las que los trabajadores y trabajadoras -en su mayoría- han visto reducidas en forma drástica la posibilidad de realizar jornadas laborales. Es una situación que nos parece que debemos analizar.

En otras situaciones como en la industria cárnica -también con muchas dificultades-, se ha avanzado en la constitución de grupos de sector; si bien estamos muy lejos de que la situación de los trabajadores de esta industria esté contemplada, con la participación del Poder Ejecutivo, empresarios y trabajadores se hace un esfuerzo -si bien estamos muy lejos de que la situación de los trabajadores de dicha industria esté contemplada- para tratar de conocer la situación y las diferentes propuestas de los trabajadores, algunas para resolver casos concretos y otras para plantearse alternativas de futuro.

En el caso de la pesca, estamos más retrasados y se hace difícil el trabajo en ese grupo de sector, y se dificulta establecer con claridad que hay situaciones que se deben analizar para ver de qué manera se contempla la situación de los trabajadores.

Nosotros, que pensamos que hay que buscar soluciones de fondo en todos los temas y que los trabajadores tienen propuestas en ese sentido, también entendemos que mientras dichas soluciones de fondo no se alcancen hay que ver de qué manera se compensa un aspecto laboral e industrial que está teniendo enormes dificultades en la reducción de los puestos de trabajo, de los niveles salariales y de seguridad para el futuro.

Si uno le pregunta a cualquier trabajador de una planta pesquera o a los propios trabajadores embarcados qué perspectivas tienen para el año 2015, comprobará que la incertidumbre es el común denominador. Hay total incertidumbre sobre lo que va a pasar con respecto a la posibilidad de pescar, de procesar pescado y demás. Eso es sumamente grave.

Acá se reclamaba la posibilidad de capacitación y reconversión de los trabajadores, y es un aspecto a tener en cuenta. Como decía el señor Franco: "Sentados en el muelle no vamos a reconvertirnos, no vamos a capacitarnos". Me parece que es uno de los temas a analizar.

Creo que el Parlamento y esta Comisión deberían ser parte del intento de solución planteado, convocando al Poder Ejecutivo y a las cámaras empresariales para tratar hacer algo, de forma que se pueda encontrar una solución más permanente y se pueda avanzar más en ese grupo de sector. Imagino que las cámaras de referencia también deben estar muy preocupadas aunque hay situaciones diferentes entre las distintas empresas, porque algunas poseen barcos que pueden pescar más al sur del continente y, por lo tanto, tienen otras posibilidades. De cualquier manera, reitero que hay una situación de crisis en el sector.

Conociendo la situación, no porque seamos especialistas en el tema, sino porque los trabajadores en forma permanente han intentado que cada uno de los elementos fueran conocidos por todos los integrantes de esta Comisión, debemos ver de qué manera podemos contribuir a que entre todos los sectores se definan aspectos de política pesquera que tengan que ver con compensar determinadas situaciones.

Nos parece imprescindible evaluar cada situación, poner todos los números sobre la mesa y ver cuál puede ser la contribución del Parlamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincido con el señor Diputado Puig en cuanto a la seriedad y la profundidad del planteo que han realizado los representantes del Suntma, porque realmente se trata de temas importantes del país. Además, creo que denuncia las dificultades que el país ha tenido siempre por definir, desde el punto de vista estratégico, cuáles son sus prioridades y objetivos, y cómo los armoniza a la hora de desarrollar las distintas políticas. Creo que el tema del mar, como el de la bahía de Montevideo, es un claro ejemplo de lo mal que actuamos en ese sentido.

Por circunstancias de la vida pública, en distintas etapas integré los Directorios de dos organismos que están directamente relacionados con la bahía: la Administración Nacional de Puertos y Ancap, y pude comprobar lo que todos sabemos, es decir, la ausencia de coordinación entre los organismos a la hora de desarrollar su actividad y de qué manera eso termina depredando, contaminando y afectando los equilibrios de la bahía, que tienen mucho que ver con lo que aquí se ha venido a plantear.

En función de las necesidades de la vida moderna, ahora se presentan estos proyectos y estas obras que todos compartimos. Más allá de las discrepancias que de la oposición hemos tenido con el Directorio de Ancap, siempre hemos apoyado explícitamente la política de exploración petrolera, porque ha sido acertada pero, sin duda, genera dificultadas. Lo mismo sucedió con la construcción de la regasificadora. Si bien tuvimos diferencias en cuanto al proceso, no nos parece mal la obra desde el punto de vista del objetivo de diversificar la matriz energética. El tema es que esas alteraciones no son circunstanciales ni pasajeras, diría que son prácticamente permanentes, porque no se darán solamente durante el tiempo en el que se construye la obra. La presencia de la regasificadora allí va a generar un cambio en los equilibrios y en el ecosistema que será permanente. Hoy será el dragado y la construcción, pero mañana será la propia operación de la planta, y la entrada y salida de los barcos gasíferos, con todo lo que eso conlleva.

La exploración petrolera es de muy largo aliento porque recién estamos en la etapa en la que se licitaron los distintos bloques. Asimismo, se vienen desarrollando los relevamientos sísmicos y se anuncia que para el año que viene será la primera perforación -que es un paso más desde el punto de vista de la afectación ambiental-, que estaría a cargo de la empresa francesa Total. Ojalá que eso avance y que se justifique que vengan otras perforaciones, y que en el curso de los próximos años o decenios el país pueda producir petróleo y también gas natural. Evidentemente, eso altera el resto de las actividades. Por lo tanto, me parece que todo esto demanda, inexorablemente, que de una vez por todas nos pongamos a planificar con sentido de Estado y con sentido estratégico el desarrollo de las políticas en esta materia. Me parece que es más un tema de argucia jurídica -como decía el señor Franco; que también las hay- y creo que tiene que ver con la definición de prioridades.

Quiero hacer dos preguntas concretas porque, en función de la seriedad con la que se ha hecho el planteo, se me despertaron algunas dudas. Advierto que el sindicato está planteando este tema a mediano y largo plazo, pero lo está haciendo en términos inmediatos, es decir que esto ya está impactando en el mercado de trabajo.

Se habló de ocho mil trabajadores afectados. No sé si esto tiene que ver con la pérdida de fuentes de trabajo que ya se han registrado o que se podrían registrar en corto plazo. Por lo tanto, quisiera saber si se ha hecho un estudio que indique que lo que se viene realizando en cuanto al nuevo dragado y a la actividad sísmica ya está generando estas consecuencias que están cuantificadas y, por lo tanto, si este es un fenómeno que tiende

a agravarse en el futuro por el desarrollo de esta actividad. Me gustaría saber si eso lo tienen más o menos mensurado.

En cuanto el ámbito interinstitucional en el que se discuten estas cosas, me interesaría saber cómo se conforma -perdonen la ignorancia; yo debería saberlo porque ya lo habrán dicho acá- y quiénes lo integran, porque creo que es con ese ámbito con el que tenemos que empezar a interactuar, a conversar y a entendernos desde el Parlamento. Me parece que por ahí van las cosas, pensando no solo en perspectiva sino también en prospectiva, que no es lo mismo, porque prospectiva es ponerse en un lugar del futuro y traerlo al presente para empezar a tomar las medidas que tengamos que tomar.

SEÑOR VEGA.- El consejo está formado por los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social, de Industria, Energía y Minería y de Ganadería, Agricultura y Pesca, por las Cámaras empresariales y la intergremial. Entendemos que le falta una pata a ese ámbito porque, lamentablemente, quien tendría que estar es el Ministerio de Economía y Finanzas, porque sabemos que todo pasa por allí. Este consejo sectorial lleva más de un año instalado y hace más de un año que venimos pidiendo la presencia del Ministerio de Economía y Finanzas. Un poco en broma y un poco en serio siempre digo que recién vine a conocer al señor Ministro de Economía y Finanzas en una reunión que tuvimos -creo que fue muy importante para el país- para considerar el tema de los barcos españoles, qué insumen y qué dejan en el país, porque hace más de un año que reclamamos su presencia y no la hemos tenido.

Pensamos que el Parlamento también tiene que integrarla, y no lo decimos porque estemos aquí; creemos que debe formar parte de ese consejo porque hay temas en los que hay que legislar, así como también debe participar el Ministerio de Defensa Nacional, por el tema marítimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esa Comisión se reúne regularmente? ¿Sus miembros son permanentes o van alternando?

SEÑOR VEGA.- Los miembros son siempre los mismos. Estaban asistiendo la CAPU y la CIPU, las dos cámaras empresariales del sector pesquero. Las primeras reuniones se llevaron a cabo en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en la Dinara y, después, a pedido del señor Presidente de la República, se volvió a tomar el tema del Consejo Sectorial y ahora lo preside el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, quien es el nuevo anfitrión.

SEÑOR FRANCO.- Vamos a referirnos a los 8.000 trabajadores afectados.

Sabemos que estadísticamente cada puesto en la mar genera no menos de cuatro puestos en tierra. Por lo tanto, la no operatividad de los barcos afecta la descarga y transporte del pescado, el servicio a bordo, los proveedores marítimos, es decir una gran cantidad de puestos de trabajo

En cuanto a la afectación de todos estos elementos -sobre todo con respecto a lo que decía el señor Diputado Puig- sobre la operatividad y de la eficiencia del sector, podemos decir que en la cadena trófica cada uno de ellos si no los mata, los corre, por decirlo en criollo. Tenemos estudios de otros lugares del mundo -quiero referirme especialmente a esto-, por ejemplo, de Perú, Ecuador y España, en los que se realiza un relevamiento sísmico, utilizando un método que consiste en efectuar disparos de aire comprimido que se introducen en la capa tectónica, consiguiendo de esta manera información que luego se analiza. Eso afecta toda la cadena trófica. Los informes que tenemos indican que como el plancton -ya sea fitoplancton o zooplancton- prácticamente no tiene movilidad, esto lo mata. Además, en el resto de la cadena esta técnica afecta, fundamentalmente, el oído medio, lo cual provoca la pérdida de la orientación. Hay fundamento científico de lo que estamos diciendo. Sin embargo, la opinión de nuestros científicos es "ni": ni una cosa ni la otra; está por verse. Y ha existido polémica con la Administración, por ejemplo, en los casos de ballenas que han llegado muertas a la costa, además, en latitud oeste, que no es común que habiten. Sin embargo, nos han dicho que estadísticamente eso era normal. En las versiones taquigráficas de esta Comisión ha quedado el registro de lo que hemos dicho en otras oportunidades en el sentido que nuestros datos pueden ser empíricos, son datos de la realidad, de lo que se vive a bordo del barco. Hemos visto tiburones panza arriba agonizando, sin que hubiera ninguna razón para ello.

Digo esto anecdóticamente; es una cuenta más del collar. Entendemos que esa es una de las causas que está afectando al sector. Y esto se traduce en menos producción. Por eso lo que se señalaba anteriormente en cuanto a los once días, a una cantidad de cajas que representa un tercio de la carga del barco y lo que cobra el trabajador. Pero hay que tener en cuenta que todo eso se traduce en la materia prima que debe llegar a tierra para procesarse. Esto representa una pérdida de salario permanente.

Tiene razón el señor Presidente en cuanto a que en el ámbito del Consejo Sectorial Pesquero nosotros planteamos medidas a mediano y largo plazo, pero entendemos que debe haber medidas inmediatas para paliar la situación.

Quiero señalar que en muy poco tiempo se cambiarán las zonas de prospección, pero también es cierto que se comenzará a trabajar en las zonas de perforación. ¿En qué nos afectará esto? ¿En cuánto nos afectará? Queremos estudiarlo; queremos que exista un ámbito en el cual podamos analizar la situación. Durante años reclamamos la instalación del Consejo Sectorial Pesquero e insistimos en que debía ser un ámbito multidisciplinario en el que no solo se diagnosticara, sino también se elaboraran y pusieran en práctica medidas, que luego fueran decisiones políticas. Por eso, a lo que señalaba el compañero Vega con respecto a la presencia del Ministerio de Economía y Finanzas, nosotros agregamos que debe participar el Parlamento y la Universidad de la República. Tiene que ser un ámbito multidisciplinario en el que podamos elaborar una política pesquera de Estado que planifique a mediano y largo plazo este tipo de cosas, de forma tal que cuando se hacen estos megaproyectos no se afecte la ecología, el medio ambiente ni la fuente laboral de miles de trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos en fechas muy especiales pero, tal vez, podríamos convocar antes de fin de año al Consejo Sectorial. Me parece que sería ilustrativo para todos y podríamos dar algún paso en la dirección que el sindicato legítimamente reclama.

Si están de acuerdo, podríamos avanzar en ese sentido.

Por supuesto, las puertas están abiertas para ustedes, dado que estos temas son de enorme relevancia para los trabajadores y también para la suerte del país en términos generales. Seguiremos conversando largamente sobre este asunto.

(Se retira de Sala la delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación de Transporte de Carga Forestal, ATCF)

——La Comisión de Legislación del Trabajo da la bienvenida a una delegación de la Asociación de Transporte de Carga Forestal, integrada por el señor Carlos Brioso, el doctor Marcelo Schupp y el contador Sergio Blanco.

Les pedimos disculpas por la demora. Lamentablemente, eso es frecuente en esta Comisión, porque vamos recibiendo a distintas delegaciones y, muchas veces, su tiempo de permanencia en Sala se extiende más allá de lo previsto.

Les agradecemos mucho por su comparecencia. Como ustedes saben, hace pocos días recibimos a una delegación del Sindicato Único del Transporte de Carga, la que hizo una serie de consideraciones y transmitió preocupaciones, razón por la cual era de pura lógica pretender escuchar la versión de ustedes sobre los temas considerados. Seguramente, ustedes tuvieron acceso a la versión taquigráfica.

Por lo tanto, con mucho gusto, les cedemos la palabra.

SEÑOR SCHUPP.- Soy abogado, representante legal de la Asociación de Transporte de Carga Forestal, creada hace relativamente poco tiempo, aproximadamente, un par de años. En un primer momento, la intención fue nuclear a las empresas esencialmente prestadoras de servicios a Forestal Oriental, por un lado, y a UPM, por otro. Con el tiempo, esas empresas empezaron a prestar servicios a Montes del Plata. Por lo tanto, se amplió un poco el espectro de clientes de un grupo de empresas, que al día de hoy son diecisiete y nuclean aproximadamente a trescientos camiones. Estamos hablando de alrededor de trescientos empleados choferes. Estas empresas representan algo así como el 30% del sector en

general del transporte de carga que, a su vez, está nucleado en otras agremiaciones. Esta, concretamente, maneja esos números. En definitiva, hemos participado de una gran cantidad de instancias de negociación con el sindicato de transporte de carga: el contador Blanco va a detallar ahora algunos de los temas que estamos negociando desde hace mucho tiempo.

SEÑOR BLANCO.- Creo que es importante hacer alguna reflexión previa: obviamente, el transporte forestal ha existido en este país desde hace muchísimos años, pero desde que empezó a funcionar Botnia en 2007, comienza a generarse en el sector un trabajo muy intensivo en la medida en que permanentemente hay que alimentar a las plantas de celulosa. Eso determinó que se generara en el entorno de Fray Bentos -y en otros sitio- la radicación y el funcionamiento de empresas que tienen una actividad muy fuerte, ya que la planta debería alimentarse los 365 días del año.

Aquí hay un elemento que no es menor porque, evidentemente, el sector transporte de carga debe acomodar su funcionamiento a esa realidad. Entonces, nos encontramos con un convenio colectivo que está vigente, y que tratamos de respetar, pero hay ciertas particularidades que son importantes. Por ejemplo, el transporte forestal trabaja el domingo y el convenio establece que ese es el día de descanso general, con excepciones para el transporte interdepartamental de leche y para el transporte de hacienda. Nosotros hemos manifestado en las reuniones que hemos mantenido -y en esto hay que ser preciso- que nuestra intención pasa por el respeto a los negociadores -de la misma manera que exigimos que se nos respete a nosotros-, y por la búsqueda de formas de consenso. Y hay determinadas situaciones que debemos arreglar entre las partes: si no logramos eso, difícilmente las arregle la autoridad por la vía de votaciones o decretos.

En ese sentido les hemos planteado que así como se establece un día de descanso, podría considerarse una situación especial para el transporte forestal; eso no se ha hecho en los últimos Consejos de Salarios. También se podría cambiar el día de descanso por mutuo acuerdo, porque la realidad nos muestra que a Fray Bentos, y a esas zonas, fueron trabajadores de todo el país y algunos corren el día de descanso para poder visitar a sus familias: acumulan días para ir, por ejemplo, a Salto, a San José o a donde sea. Ahora bien, quien no quiere trabajar el domingo, no trabaja, y las empresas están cumpliendo eso.

Por otro lado se nos exige -creo que este es uno de los temas que más se conversó: hay otros que son más complicados- un horario para el transporte de carga. Yo soy franco: durante veintinueve años he sido el representante por el transporte de pasajeros en los Consejos de Salarios, y ni el transporte de pasajeros, ni el de carga tienen horarios porque es imposible establecerlos. Los horarios son siempre rotativos; en este sector en particular, se establecen sistemas de descanso especial. Cuando los trabajadores estuvieron aquí, manifestaron con razón que se busca una jornada más extendida, porque como se trabaja en una modalidad tipo espejo entre dos choferes, los descansos se agrandan. La norma dice que debería haber un descanso de diez horas entre una jornada y otra, pero nosotros preferimos que sea más que eso. Ahora bien, las plantas no pueden asegurar el primer horario y el segundo horario no lo pueden asegurar nunca. Entonces, ¿para qué vamos a armar todo un esquema -inclusive el Poder Ejecutivo lo planteó-, con un llamado en una hora de la tarde y otro en una hora de la mañana? Tenemos que tener un "call center" para llamar a los conductores a fin de comunicarles a qué hora tienen que presentarse a trabajar, y eso implica una brutal pérdida de viajes. Yo no sé cómo figura en la versión taquigráfica, pero escuché que el doctor Schupp se refirió a 300 camiones y habló de trescientas personas, pero son más del doble: prácticamente hay 2.5 personas por camión para cubrir descansos, licencias, etcétera.

Entonces hay algunos temas que queríamos conversar especialmente: hasta el mes de julio las discusiones del Sutcra eran a nivel individual con las empresas. Allí se firmaron convenios con cada una de ellas. A partir de julio, quienes estamos aquí presentes fuimos designados negociadores: a la primera reunión del Consejo de Salarios, acudí yo solo y me comprometí con los trabajadores en el sentido de mantener un diálogo y de llegar a acuerdos que permitieran ser generalizados para el sector. Esta misma propuesta se la hicimos a la UPM -a la Empresa Forestal Oriental que, en definitiva, nos contrata a nosotros- para que las empresas que la alimentan tuvieran las mismas condiciones. Inclusive, hasta presentamos un formato de recibo porque cada empresa tenía uno distinto y a la gente le resultaba muy difícil entender las liquidaciones.

Hemos recorrido ese camino, con buen diálogo, pero cuando estamos negociando siempre aparecen cosas que nos sacan de foco y una de ellas fue hacer el transporte desde el monte de Zamora, que queda a muchos kilómetros al norte de San Gregorio de Polanco: en este sentido debemos ser precisos. La versión taquigráfica dice que son 300 kilómetros; sin embargo, son más de 300 kilómetros en cada sentido. Respecto

a ese transporte hemos discrepado en la forma, pero no en la duración: esos 700 kilómetros que implica el recorrido de ida y vuelta demandan 24 horas de manejo, ya que debe tenerse en cuenta que en los caminos por los que estamos andando, con suerte, se puede transitar a veinte y pico de kilómetros por hora. Además, hay momentos en que la autoridad dice que no se puede trabajar por el estado de la ruta -creo que es la Ruta Nº 59-, y se corta.

Asimismo, por un tema de eficiencia y, fundamentalmente, por una cuestión de seguridad, se nos plantea por parte de nuestro contratante que se haga una posta en Paso de los Toros, de manera de que cada chofer trabaje 12 horas, ya que se hicieron pruebas con uno solo y había una importante cantidad de accidentes. Eso implica -tanto en ese monte como en otros- la movilidad del personal a Paso de los Toros, que nosotros establecimos en cuatro días por mes; primero, eran ocho días fraccionados en cuatro y cuatro, y después, se determinó que fueran cuatro. O sea que el traslado era ínfimo y compensábamos salarios especialmente con eso. Por lo tanto, es cierto que hay un traslado del trabajador a ese lugar -se le daban todas las condiciones: hoteles, vivienda- para hacer que el trabajo fuera eficiente y no perder días.

Lo que pasa es que esos montes se plantaron hace veinticinco años. Yo tuve la suerte de verlos; entré en Google y la verdad es que es impresionante, va a haber años de trabajo. Con esto quiero decir que el problema está centrado en un grupo de trabajadores que particularmente tienen base en Fray Bentos, porque ya hay una cantidad de trabajadores que tienen base en Paso de los Toros, con un contrato especialmente para eso. Entonces, ¿por qué se toca a pocos trabajadores, si estábamos hablando de quince o dieciocho camiones? Porque en la medida en que se incremente la cantidad de trabajadores en Paso de los Toros, la cantidad de trabajo de los de Fray Bentos va a disminuir, ya que los montes que están cerca, obviamente, los han cortado y los siguen cortando, y para la planta son los más fáciles de proveer, porque van cinco veces a ese monte y quintuplican la capacidad de carga.

Es decir que estos fueron los puntos sobre los cuales hemos discutido. Tengan la seguridad de que en ningún momento nos hemos querido descolgar de ningún laudo. Se nos acusa de persecución sindical indirecta. Tenemos algunos documentos, pero no los vamos a entregar porque no queremos plantear temas particulares. Somos muy respetuosos de la actividad sindical; si se consideran los últimos tres meses, se puede observar que, entre días de actividad sindical, de certificación por enfermedad de algún delegado y fundamentalmente domingos -que no trabajan- y días de lluvia, el trabajo ha sido un desastre. En consecuencia, comprendemos que el trabajador tenga ingresos muy inferiores a los que tenía; porque hay que tener en cuenta que es un sector donde nadie gana menos de $ 45.000; en general, cobran hasta $ 60.000. Y ahí somos cuidadosos. Recién hablábamos de que hay una cantidad de trabajadores que están teniendo problemas por el nivel de actividad; se están perdiendo días totales. No trabajan el domingo -inclusive hay un arreglo de hasta qué hora carga el sábado y después de qué hora puede ser citado el lunes- y si hay días de lluvia en la semana, se los pierden. Les aseguramos veintiséis jornales al mes, pero el ingreso principal que tienen no es ese, sino el producto de la realidad de su trabajo, que es de doce horas veinte días por mes; siempre se aplicó ese sistema.

Además, en cuanto a la posibilidad de coordinar los horarios, cabe señalar que este es un sector donde normalmente las parejas de choferes se autorregulan el trabajo; ellos se avisan: "Mirá que voy demorado, voy a llegar a tal hora", y relevan a esa hora. ¿Cómo vamos a prestablecer nosotros horarios de trabajo? Obviamente, sí reconocemos y debemos establecer con claridad que el trabajador no puede estar todo el día con un teléfono en la oreja esperando que lo llamen para ver si sale; como históricamente se sabe cuánto tiempo se demora en llegar a un monte, se le agregan los tiempos necesarios para que llegue a tomar el servicio, y eso se respeta. Y acá tenemos que ser francos: nosotros recibimos información de las empresas y no podemos decir que no haya empresas que tengan problemas con sus trabajadores; tratamos de no tenerlos como elemento fundamental.

O sea que hay algunos temas, como el descanso semanal, el descanso en el medio de la jornada, el sistema de imputación de las horas, que hemos discutido y acordado. Desde julio a esta parte hemos tenido una cantidad de reuniones productivas, aunque nos hemos pasado prácticamente dos meses con un paro por este famoso monte de Zamora. Luego lo levantamos, con un período de diez días para ver cómo negociábamos las condiciones, pero llevamos dos meses en que se sigue sin ir a Zamora. Creo que ahora empezó a ir un camión con gente no sindicalizada, pero tampoco nos interesa el cuadro de los sindicalizados y los no sindicalizados, es lo peor que nos puede pasar.

Creo que con esto, más o menos, resumo los puntos que queríamos plantear. Nos interesa, sí, que de la misma manera que hay sectores que están contemplados, se empiece a pensar que ya empezó la segunda planta y que se habla de una tercera. El sector forestal ya es demasiado grande y plantea la especificidad del trabajo con más de un chofer, ya que, en general, muchos de los trabajos se hacen con uno solo.

En cuanto a tener que trasladarse un par de días, podemos decir que la gente que trabaja en la zafra se va por tres meses; los que se desempeñan en la construcción se van por el tiempo que lleve terminar un edificio; sin embargo, nosotros estamos planteando un traslado por cuatro días: no estamos rompiendo la unidad familiar. Y si el trabajo lo hace un solo conductor, entre el descanso que tendrá que tomar en la carretera y los tiempos que se pierden, se va a pasar treinta y seis o cuarenta horas fuera de su casa. Con el respeto que les tengo a los muchachos, creo que en algunos aspectos fueron demasiado duros con nosotros. De todas maneras, estamos en el camino del acuerdo. El miércoles o jueves de la semana pasada ellos estuvieron acá -me lo dijeron-; la secretaría de la Comisión me llamó ese mediodía y fui personalmente a Sutcra a negociar y a buscar de qué manera encontrar el camino para salir de esto. A veces el Ministerio nos impone determinadas cosas que quitan agilidad en los planteos y en la forma de deliberar.

Agradezco al Presidente que nos haya permitido venir a expresarnos, también la atención que nos han prestado y la gentileza de la secretaría por hacernos llegar las versiones taquigráficas para estar informados.

SEÑOR GROBA.- Tal vez con algunos integrantes de la delegación nos hayamos encontrado en algún lugar hace algunos años llevando a cabo alguna negociación colectiva; durante muchos años estuve en el movimiento sindical; entonces, conozco a muchos actores, pero pasa el tiempo y cuando viene alguna visita puedo no recordarlos. Hago esta precisión por si con alguno de ustedes ya he tenido algún encuentro.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia de este sector empresarial. Para esta Comisión cualquier situación de articulación en las relaciones laborales es muy importante. Por lo tanto, en este ámbito recibimos a empresarios, a trabajadores y tratamos de analizar las situaciones que pueden pasar por una discontinuidad en materia de relaciones a los efectos de tratar de ayudar. Ese es el objetivo de esta Comisión. En función de las visitas de unos y de otros, si es necesario poner algún punto en una legislación porque hay un vacío, porque cambian los sistemas productivos o cambia el relacionamiento, lo hacemos consultando a todas las partes. Esto es lo que nos motiva en el día de hoy.

En diciembre del año pasado, en la última sesión ordinaria de la Comisión de Legislación del Trabajo, recibimos por primera vez a los trabajadores del sector forestal de carga que tenían una preocupación muy grande: las diferencias que existen con respecto al convenio colectivo. De allí en adelante surgieron otras visitas de los trabajadores, precisamente, para evitar -lo cual fue bien visto por la Comisión- una situación conflictiva a futuro. Esto es lo que todos queremos.

Para tratar de ser lo más precisos posibles -ustedes leyeron las versiones taquigráficas y yo las he revisado todas; en función de ellas traje algunas preguntas a efectos de ayudar en esto-, los trabajadores plantean si existe alguna posibilidad de conversación o de negociación.

En primer lugar, se ha reconocido que existe un convenio colectivo y también se ha reconocido que ha habido instancias bilaterales de acuerdos. Simplemente, para que quede constancia en la versión taquigráfica, quiero hacer una precisión que ustedes conocen. El artículo 15 de la ley de negociación colectiva, donde habla de niveles de articulación, establece: "Las partes podrán negociar por rama o sector de actividad, empresa, establecimiento o cualquier otro nivel que estimen oportuno". Hasta ahí vamos bien, pero luego agrega: "La negociación en los niveles inferiores" -esto es, por empresa- "no podrá disminuir los mínimos adoptados en los convenios colectivos de nivel superior, salvo lo dispuesto en el Consejo de Salarios respectivo". Por lo tanto, aquí quiero hacer una primera precisión porque yo no conozco los convenios bipartitos de las empresas que abarcan lo que ustedes, como organización, representan, pero esto es bien claro. Según lo que consta en la versión taquigráfica, hay una primera precisión: los trabajadores dicen que en algunos casos hay una propuesta de imposición de alguna de estas empresas que hace rebasar el convenio colectivo original. Esto no lo han denunciado las empresas; por lo tanto, está vigente.

Seguramente esta no será la primera ni la última visita de ustedes ni del Sutcra porque creo que hay que preservar y resguardar esta actividad, por lo tanto, tiene que haber relaciones laborales permanentes y

duraderas; la intención es analizar esta situación.

Por otra parte, últimamente ha habido una propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que no es la de los trabajadores ni la de los empresarios; sin embargo, a pesar de que para los trabajadores puede rebasar el contenido del convenio colectivo original con el Sutcra, ellos estaban dispuestos a contemplarlo. Según el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que estuvo presente aquí -vino por otro tema y aprovechamos a consultarlo por esto en virtud de la preocupación que existe en este ámbito-, el sector empresarial dijo que no a la propuesta.

A su vez, si había dificultades con el convenio colectivo se podrían haber denunciado, acordado, preacordado o haber citado a los trabajadores a los efectos de analizar las dificultades, pero eso no se hizo. Se aspira a respaldar el convenio colectivo original. Entonces, la primera pregunta es si se está cumpliendo a cabalidad con el convenio colectivo inicial, teniendo en cuenta el artículo 15 que leí recién.

Acá también tenemos el problema de las liquidaciones. De la versión taquigráfica surge que existen diferentes liquidaciones en diferentes empresas. Esta es una preocupación importantísima de los trabajadores que han anunciado aquí y también en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Entonces, las horas extras que se hacen no coinciden con los cálculos que tienen los trabajadores respecto a cómo se liquidan las mismas. En ese sentido, hay una diversidad dentro del sector de la liquidación y aquí también se manejó por parte de ustedes una preocupación por resolver este tema. La pregunta que me hago es si se puede decir que el sector no toma en cuenta para la liquidación las horas extras trabajadas sin el porcentaje del costo del flete.

Por otro lado, los trabajadores han planteado reiteradamente -según consta en las versiones taquigráficas- otra preocupación: ¿los choferes que trabajan los domingos prefieren cambiar ese día o cobrarlo doble? Quisiera saber la percepción de ustedes sobre este tema.

Con relación a la cantidad de viajes que realizan los trabajadores sindicalizados, por lo menos quienes están al frente en este momento -aunque sea coyunturalmente porque esto se resuelve por elecciones en cada sindicato- plantean que ha habido una disminución. Ustedes tienen allí un análisis de esta disminución de los viajes de los trabajadores -todos saben de quiénes estamos hablando; yo también-; capaz que coinciden, o no, pero es una preocupación porque esto implica para nosotros el riesgo -no quiere decir que se esté haciendo- de una persecución sindical encubierta porque al estar al frente de estas negociaciones si les damos menos viajes lo mejor es no afiliarse al sindicato. Son interrogantes; no estoy afirmando nada. Nos quedó ese halo de duda al no haber podido conversar con ustedes hasta este momento.

Leyendo la versión taquigráfica, hemos observado dificultades para un entendimiento y para crear la base de esas relaciones laborales permanentes y duraderas. Acá se ha dicho bien que existen particularidades con respecto a este tipo de transporte que no están contempladas en el convenio. Esto también se deduce de apreciaciones hechas en la visita que nos hicieron los trabajadores y de reuniones en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

El tema es si las diferencias son acordadas con los trabajadores o son impuestas unilateralmente. Lo digo con estas palabras para ser bien claro. Hay un convenio y tiene que existir salud en las relaciones laborales en los ámbitos bipartitos, en cada una de las empresas que ustedes representan. La imposición es un tema que afecta la salud de las relaciones laborales. Mi percepción, tal vez subjetiva -por eso la presencia de ustedes y el compromiso de seguir trabajando en este tema-, es que hay una imposición de alguna de las empresas sobre determinados regímenes que, inclusive, disminuyen el convenio colectivo inicial y violan la ley de convenios colectivos.

Existe una situación de desentendimiento real, y este distanciamiento puede generar alguna relación conflictiva a futuro. Además, hay una nueva ronda de Consejos de Salarios en el sector. Si esta situación se extiende hasta esa nueva ronda -la historia de las relaciones laborales así lo indica- seguramente habrá una situación, a mi juicio -no quiero involucrar a los otros integrantes de la Comisión-, complicada. Tenemos una luz amarilla que tratamos de prevenir, que se ha vuelto naranja en función de una propuesta que hizo el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que no fue aceptada, que incluye lo que se estaba mencionando recién y una propuesta de los trabajadores y del Ministerio en cuanto a cómo abordar el tema. Naturalmente, por las características de la ruta, de la carga, por el sentido humano que lleva manejar un camión durante

tantas horas, con zorra y no sé cuántos materiales, me parece imposible que el trabajador esté veinticuatro horas esperando por una llamada y no haya un mínimo de doce horas para organizar el trabajo. Cualquiera de nosotros sabe que es imposible manejar un camión en esas condiciones, teniendo en cuenta la humedad, cómo se mueve y la carga horaria difícil de soportar, más allá de si las parejas de choferes están bien organizadas o no. Este es un tema fundamental que debe ser acordado por las partes y no impuesto. En ese sentido, también hubo una propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Con el ánimo de ir resolviendo las posibilidades de desarrollo de las relaciones laborales, hacemos estas consideraciones particulares -algunas pueden ser subjetivas- y algunas preguntas concretas sobre el tema.

SEÑOR SCHUPP.- Las empresas cumplen a cabalidad con el convenio colectivo del transporte de carga. La totalidad de las empresas abonan muy por encima de los valores que están fijados en el laudo. Digo esto respecto al tema estrictamente salarial.

En cuanto a algunos aspectos de la relación laboral, como el trabajo los días domingo y los descansos entre jornadas, también se cumplen a cabalidad. Sucede que hay muchos aspectos, por la particularidad del servicio, que no están contemplados en el convenio y es absolutamente necesario acordarlos con los trabajadores. Me refiero, por ejemplo, a la cantidad de horas efectivas de manejo. Ese tema es crucial para las empresas y para los trabajadores en un doble sentido, y el primero es la seguridad. Evidentemente, nadie puede hacer una jornada de cierta extensión porque no solo pone en peligro la vida del trabajador sino la de quienes pasen circunstancialmente y se vean enfrentados al camión. También nos encontramos con otro problema. A los efectos del ingreso del trabajador, es obvio que si está habilitado a manejar menos horas su ingreso va a ser inferior. Debemos lograr un acuerdo sobre cuántas horas son las que razonablemente puede hacer un chofer, sin vulnerar la seguridad y permitiéndole mantener el ingreso que tiene hoy. El laudo impone un mínimo, y todas las empresas pagan muy por encima. Esto, obviamente, está basado en la cantidad de horas que se puedan realizar. Debemos lograr un consenso porque eso no está en el laudo actual. Tampoco figura el tema de los horarios. En esta actividad no hay horario de entrada y de salida, debido a varios motivos. El primero es el factor climático, que distorsiona. Los días de lluvia impiden la realización del trabajo. Somos conscientes de ello y debemos atender esa situación.

En cuanto a la propuesta del Ministerio, nosotros la respondimos, precisando nuestra visión. No la rechazamos. Ellos propusieron buscar un nuevo destino con un lapso de por lo menos doce horas. Eso puede ser posible en el primer viaje, pero en el segundo, si hubo un problema con el anterior, la cuestión cambia totalmente. Por eso hicimos algunas precisiones. Nosotros no rechazamos la propuesta sino que hicimos algunas modificaciones.

Con respecto a las condiciones, no se impone a nadie situaciones que vulneren las normas en la materia, porque somos muy respetuosos de ellas.

Somos muy conscientes de la historia sindical y de las relaciones laborales que se han dado en el país, y no vamos a ser tan torpes de generar situaciones que de antemano sabemos nos van a generar conflictividad y problemas judiciales. Nosotros atendemos a una masa crítica de trabajadores, y se podrán imaginar que si incumpliéramos con la parte salarial o con el tema de persecución sindical viviríamos en los juzgados contestando demandas o sentencias en contra. Esto es algo que no queremos bajo ningún concepto y tampoco que haya conflictividad laboral, ya que es imposible manejarse teniendo un problema permanente.

SEÑOR BLANCO.- En cuanto a la consulta sobre el sistema de remuneración, quiero señalar que lo que afirmó el señor Diputado Groba es correcto. Las empresas tienen un sistema de liquidación de horas, pero también un sistema de productividad. Un porcentaje de la productividad está establecido en función del rendimiento en kilómetros por litro de gasoil, que es uno de los costos más importantes y lo debemos cuidar. Entonces, en función de cuánto rindió el combustible se aplica un porcentaje asociado -que sale de una tabla que también tienen los trabajadores- a la producción del camión. En definitiva, el sistema era de productividad en términos totales, tanto en lo que tiene que ver con la facturación como con el costo. A ellos no les quedaba claro cómo era el resultado, pero contando todas las horas, todos cobraban una productividad muy importante. En las negociaciones en las que estamos ahora, ellos nos pidieron que esa productividad fuera un elemento independiente, es decir que solo dependiera del rendimiento del combustible y de la facturación, sin tener en cuenta costos de horas.

Esto lo vamos a acordar, obviamente, sobre una tabla de productividad que no va a ser igual que la anterior. Creo que este es un elemento importante, un aliciente para el trabajador.

Nosotros no queremos, y tampoco Sutcra, que la gente salga a pasear un camión para generar horas. Nos hemos puesto de acuerdo hasta en la duración histórica de los viajes a los distintos montes para que no haya gente que se acueste a dormir para hacer más horas. Por otro lado, también tenemos que ser muy cuidadosos en el tema del gasoil, porque hemos tenido casos muy desagradables.

Con respecto al tema del trabajo los domingos, puedo afirmar que la generalidad de los trabajadores cambia ese día. Algunas personas consideran que es su día de descanso y, directamente, no trabajan. Una empresa que hizo un acuerdo en marzo, y lo termina de denunciar, era la única que pagaba los domingos. Obviamente, allí todos querían trabajar el domingo, o sea que no era un tema de descanso sino monetario. Por las razones que ya expliqué, al sector le sirve esto. Respetamos totalmente que quien quiera tomarse el domingo se lo tome, y no se lo convoca a trabajar. Asimismo, está establecido en qué condiciones se lo convoca. También sirve que haya determinada gente que quiera cambiar el domingo, y si el día de descanso es otro y tiene que trabajar, se le paga como día de descanso trabajado. Desde ese punto de vista, no tenemos problemas.

Complementando lo que decía el doctor Schupp con respecto a la persecución sindical, puedo decir que estamos viviendo un momento climático especial. La cantidad de días que se están perdiendo por lluvias es descomunal. Obviamente, quienes tienen la representación sindical también realizan sus reuniones en el interior -el sector está disperso; hay gente en Paysandú, en Nuevo Berlín y en Mercedes- y su actividad y el traslado de gente requiere muchas horas. Hemos tenido reuniones semanales en Montevideo, y a eso se agrega las que ellos tienen por el Sutcra nacional. Puedo asegurar que si no trabajan los domingos, ellos tienen pocos días trabajados y esto se puede constatar en los tres últimos meses.

Nosotros no nos vamos a poner de punta contra el sindicato o los sindicatos; al contrario, lo que queremos es trabajar y no tener ninguna discusión. Por eso, reconocimos en el Consejo de Salarios la dificultad que tenían los trabajadores para entender los recibos de sueldo. A mí, que tengo experiencia, me costaba armarlos. Por eso, hicimos una propuesta de formato y acordamos cómo debía liquidarse.

Por último, quiero decir que he encabezado estas negociaciones y solo hay una cosa que se rechazó en el Consejo de Salarios, por razones de seguridad. Me refiero a la primera propuesta que presentaron de hacer el viaje a Monte de Zamora con un solo chofer, que además lo hicieron por escrito. Debo reconocer que estaba muy bien planteada, porque preveía horas de descanso. En definitiva, se planteaba hacerlo con tres camiones y seis choferes, rotando permanentemente. Era un sistema de relojería suiza; si fallaba un camión, se caía todo el sistema. Ellos reconocieron esta situación; inclusive, la gente de Forestal Oriental fue al Consejo de Salarios a explicar esas razones. No rechazamos esta propuesta porque sí, ni porque tuviéramos el capricho de que el otro sistema era mejor. A mi juicio, daba más seguridades y, si un día llovía, permitía hacer un acopio a Fray Bentos y no quedarse sin trabajar. El tema pasa por ahí.

Espero haber contestado las preguntas que nos han formulado los señores Representantes. Tengan la seguridad de que nosotros vamos a agotar todos los esfuerzos para llegar a acuerdos con el sindicato, con Sutcra nacional y con Sutcra del litoral.

SEÑOR GROBA.- Ha sido muy auspiciosa la exposición de la empresa. En el acuerdo o en el desacuerdo, siempre es bueno poner los temas sobre la mesa, a los efectos de trabajarlos y articularlos. Simplemente, quiero hacer dos preguntas más que, en función del estilo con el que se han manejado los empresarios, serán muy fáciles de resolver, y si no es así los trabajadores lo dirán.

Los trabajadores han estado reclamando que no se les descuenten las multas por sobrepeso de carga ni el costo del examen psicotécnico. Quizás esto pueda resolverse en este ámbito, que es diferente al de las negociaciones. Me refiero, por ejemplo, a si los empresarios se encargaran del costo del examen psicotécnico o si se pasará la factura a UPM o a Montes del Plata. Los trabajadores han hecho hincapié en este asunto -no sé si figura en la última versión taquigráfica-; para ellos es un tema complicado y les sirve en función de las relaciones laborales permanentes.

Por otra parte, simplemente quiero decir que no se desconoce el derecho de asociación y que no hay presión a los trabajadores por parte de ninguna empresa respecto al tema de la afiliación sindical. Ha quedado claro en

la intervención de los invitados. Por lo tanto, queremos precisarlo y trasladarlo a los trabajadores cuando vengan.

Con respecto a la primera pregunta, quizá pueda quedar algo en la versión taquigráfica que amerite una posible negociación y una ayuda para las relaciones laborales.

SEÑOR BRIOSO.- Con respecto al tema de las multas quiero decir que prácticamente la totalidad de las empresas no las descuentan. Yo soy chofer y, al mismo tiempo, empresario y este año pagué $ 800.000 por ese concepto. Nunca desconté a los choferes ninguna multa.

El examen psicotécnico tampoco se les descuenta. Lo que sucede es que un chofer que viene a pedir trabajo lo precisa para empezar, y si trabaja un mes, por lógica, lo tiene que abonar. Pero no se le descuenta al resto. En mi caso particular, he pagado muchos y ni siquiera han trabajado un día.

El tema de la multa es muy difícil, porque todos los camiones tienen balanzas con un mínimo de margen de error, pero hay choferes que han tenido multas por pasarse hasta 10.000 kilos. Yo tengo una multa de 120 Unidades Reajustables por ese motivo. Es una situación complicada. Yo en particular no las cobro, así como tampoco lo hacen las empresas sobre las cuales tengo conocimiento.

SEÑOR GROBA.- Es un buen antecedente, que queda en la versión taquigráfica. Seguramente, si hubo alguna diferencia, en la próxima negociación se resolverá de la manera que aquí se ha expresado. Por lo tanto, no hay multas por sobrecarga. Supongo que si un día llueve y se humedece la madera habrá sobrepeso, pero lo digo como anécdota, porque ni siquiera sé si es así. De alguna manera, a los trabajadores se les trasmitirá esta situación.

SEÑOR SCHUPP.- Precisamente, ese es uno de los detalles que no están preestablecidos en el convenio y supone que tenemos que acordarlo. Eso está claro. Es una situación bastante particular que se da en nuestro caso, de la misma manera que con el examen psicotécnico.

Con respecto a las multas somos muy precisos en dar las explicaciones. También fue un proceso de concientización del sector empresarial. Con el trabajador se tiene un régimen disciplinario, pero eso no incluye que se tenga que descontar por esa razón. Está claro que no hay posibilidad jurídica de hacerlo, salvo que acordemos otra cosa. Pudo haber sucedido en el pasado, pero en el momento actual nuestra actuación al respecto marca que este tema tiene que ser solucionado de otra manera.

SEÑOR TIERNO.- Solicito, si es posible, que nos haga llegar la nómina de las diecisiete empresas que representan. Soy Representante por el departamento de Durazno y allí hay dos o tres empresas que me interesa saber si están dentro de la Cámara que ustedes representan.

SEÑOR BRIOSO.- Quiero hacer hincapié en que en nuestro rubro también hay que tener en cuenta que lo máximo que trabaja un chofer con un tiempo muy bueno es un promedio de catorce jornales; no trabaja más de eso. Y los sueldos siempre están por encima de los $ 40.000. Este año llevamos 230 días trabajados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la comparecencia en el día de hoy. Toda la información que han volcado a la Comisión ha sido muy ilustrativa y será de mucho provecho.

Estaremos en contacto con ustedes y con los trabajadores, sopesando todos estos elementos.

(Se retira de Sala la delegación de la Asociación de Transporte de Carga Forestal)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación Nacional de Funcionarios de Casinos del Estado)

——Damos la bienvenida a una delegación de la Asociación Nacional de Funcionarios de Casinos del Estado -Anfuce-, integrada por los señores Ruben Canzani, Luis Garategui y Jorge Pérez.

SEÑOR PÉREZ.- El problema que nos trae es el siguiente. Desde el año 2013, después de la entrada en vigencia de la Ley Nº 19.121, del Estatuto del Funcionario Público, se han venido llevando a cabo diversas actuaciones jurídicas en cuanto a las condiciones laborales de los funcionarios y a las salas de juego de los Casinos del Estado. Logramos obtener estas actuaciones recurriendo a la Ley de Acceso a la Información Pública, ya que no nos fueron proporcionadas con anterioridad. De esa forma, nos enteramos de que el señor Director General de Casinos del Estado solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas que se exceptuara al personal que desempeña funciones en las salas de juego de los artículos de la Ley Nº 19.121 que refieren a la nocturnidad, a la licencia con relación al cómputo, a las compensaciones por feriados, a las horas a compensar y demás.

Asimismo, el Director General de Casinos solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas la aprobación del Estatuto de Funcionarios de Casinos sin la participación de los trabajadores, es decir, sin previa negociación colectiva.

Ante esta situación, el 16 de octubre, Anfuce concurrió al Ministerio de Economía y Finanzas, formando parte del plenario intersindical de los trabajadores, y solicitó a las más altas autoridades que se suspendieran estas actuaciones jurídicas y que se creara un ámbito de negociación colectiva, tal como determina la ley. Nos dijeron que nos contestarían en una semana, pero pasaron una, dos, tres semanas, y nunca obtuvimos una respuesta.

No obstante, hoy tenemos el Decreto Nº 336/2014, del Ministerio de Economía y Finanzas, por el que se declara que para el personal que desempeña sus funciones en las salas de juego no serán de aplicación los artículos 6º al 16 de la Ley Nº 19.121, del Estatuto del Funcionario Público.

Por lo tanto, a los trabajadores de las salas de juego se nos excluye de lo previsto en cuanto a la jornada ordinaria; al descanso semanal; a las horas a compensar; a la nocturnidad y, por consiguiente, a la protección al trabajador nocturno; a la compensación por feriados; a las tareas insalubres; a la reducción de la jornada por enfermedad, lactancia y demás; a la licencia reglamentaria y especial -maternidad, paternidad, estudio-, todo lo que está comprendido en los artículos 6º a 16 de la Ley del Estatuto del Funcionario Público.

Ante esta negación de los más elementales derechos laborales, los funcionarios de Casinos del Estado estamos en preconflicto. Queremos poner en conocimiento de la Comisión que tenemos previsto realizar una asamblea el próximo viernes, en la que se resolverán las medidas a tomar por parte del conjunto de los trabajadores.

SEÑOR GARATEGUI.- Estamos ante un gran problema: nos barrieron, de un saque, de la Ley del Estatuto del Funcionario Público, en la que estábamos comprendidos, puesto que al exceptuarnos de lo previsto en los artículos 6º al 16, nos quitaron derechos laborales elementales. No entendemos por qué hicieron esto.

Por otra parte, no comprendemos cómo el señor Ministro -en este caso- pudo firmar tamaño decreto, reformando la ley -no entiendo si esa es la forma jurídica-, cuando nuestro ordenamiento jurídico determina que un decreto no puede reformar la ley.

Nos han quitado derechos que están comprendidos en la ley; nos han dejado fuera de algunos derechos elementales. No entendemos por qué lo han hecho.

Si se deseaba actuar de esa forma, quizás habría sido más coherente tener en cuenta lo que establece la Ley de Negociación Colectiva en el sentido de que en aquellos casos en que las empresas tengan una situación extraordinaria, las reformas a presentar deberán viabilizarse a través de una mesa de negociación colectiva. Nunca se hizo. ¿Por qué no se sientan a negociar? Nunca he logrado entender por qué se actúa avasallando los derechos de los funcionarios de Casinos del Estado. ¿Qué problemas hemos causado al Estado para que nos trate de esta manera?

No estamos hablando de problemas menores o de detalles, sino de cuestiones como la presencia, la nocturnidad, las horas del trabajador. Hoy, hacemos jornadas de siete horas y quince minutos. Nadie sabe si estamos comprendidos en un régimen de seis horas -treinta y seis a cuarenta horas semanales- o de ocho horas. Se supone que hacemos ocho horas por día, pero nos dan cinco días de asueto por mes. No entendemos

en qué régimen estamos. ¿Existe un régimen de siete horas y quince minutos? El régimen es de ocho o de seis horas. Se sostiene que nuestro régimen es de una jornada de ocho horas y que nos dan el descanso en los últimos cuarenta y cinco minutos, por lo que solo nos corresponde un día de descanso por semana.

¿Por qué nunca nos llamaron para hacer el Estatuto del Funcionario de Casinos, tal como habíamos quedado? Se había planteado que esta ley solo sería un marco jurídico y que después cada organismo redactaría, a través de una negociación colectiva, su estatuto particular. No nos llamaron para eso.

Estamos tratando de hacer todo lo posible para no llegar a un conflicto, más allá de que ahora estamos en preconflicto. Venimos aquí, casi como un último manotazo de ahogado, para tratar de frenar lo que se viene, porque los compañeros protestan, preguntándose el porqué de esta situación.

SEÑOR PÉREZ.- Quiero resaltar que volvimos al régimen extraordinario y en el artículo 14 de la Ley Nº 19121 se establece que en los casos previstos por los artículos 2º, 3º, 4º y 8º deberá darse cumplimiento en forma previa a la negociación colectiva. El artículo 4º se refiere específicamente al régimen extraordinario, o sea que es necesaria la negociación colectiva previa.

SEÑOR PUIG.- Los integrantes de la delegación han hecho planteamientos sobre varios aspectos. Uno de ellos es la negociación colectiva y lo que está establecido en la ley en cuanto a la posibilidad de discutir y negociar. En ese sentido, independientemente de que no hay obligación de llegar a acuerdo, el derecho a la negociación colectiva está vigente tanto para la actividad privada como para la pública. Por lo tanto, es un aspecto esencial.

También se hizo referencia al desconocimiento de los derechos de los trabajadores.

Creo que deberíamos recibir toda la documentación que mencionó el sindicato para poder analizar la situación e invitar, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, al Director General de Casinos, a efectos de conocer las razones por las que se toman determinadas decisiones. Me parece muy importante porque se está haciendo referencia a aspectos sustanciales de los derechos de los trabajadores. En ese sentido, con las explicaciones de la Dirección General de Casinos y la documentación que nos entregue la delegación, podremos hacer los planteamientos que tiendan a enmendar lo que sea necesario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicitamos a la delegación que nos entregue el material y vamos a realizar la invitación propuesta por el señor Diputado Puig, para que se nos explique la situación y lo relativo a las denuncias sobre la violación del convenio colectivo.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.